Deutscher Bundestag **Drucksache 18/8980**

18. Wahlperiode 27.06.2016

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Dr. Valerie Wilms, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/8778 –

Straßenprojekte in Baden-Württemberg im Bundesverkehrswegeplan

Vorbemerkung der Fragesteller

Der vorliegende Entwurf für einen neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) entspricht aus Sicht der Fragesteller nicht den Anforderungen an eine zukunftsfähige Verkehrswegeplanung. Weder sind alle Projekte des Vordringlichen Bedarfs bis zum Jahr 2030 zu finanzieren, noch trägt der Plan zur Minderung klimaschädlicher Treibhausgase bei. Schäden für Natur und Umwelt werden zwar dokumentiert, nach den vorliegenden Bewertungen ist jedoch nicht erkennbar, dass eine hohe Umweltbetroffenheit auch Auswirkungen auf die geplante Umsetzung hat.

Bis zum Jahr 2030 sollen mindestens 55 Prozent der Investitionen in den Neu- und Ausbau von Straßen fließen und nur 40 Prozent in neue Schienenprojekte. Damit bleibt der BVWP die Antwort schuldig, wie die in Paris vereinbarten Klimaschutzziele für den Verkehrssektor erreicht werden können. Der Bundesrechnungshof hat erhebliche Mängel in der Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses als zentraler Bewertungsgrundlage der Verkehrsprojekte festgestellt (vgl. www.tagesschau.de/inland/bundesverkehrswegeplan-101.html). Es besteht daher Grund zur Sorge, dass Vorhaben positiver bewertet wurden als angemessen und die öffentliche Hand Fehlinvestitionen tätigen wird.

Die vorliegende Kleine Anfrage stellt die vorgeschlagene Priorisierung von Straßenprojekten in Baden-Württemberg auf den Prüfstand. Die Fragesteller möchten wissen, auf welcher fachlichen Grundlage die Bundesregierung zu ihren Einstufungsvorschlägen gelangte. Außerdem soll offengelegt werden, welche Alternativen die Bundesregierung insbesondere zu Straßenneubauten geprüft hat.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 23. Juni 2016 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1. Zieht die Bundesregierung Konsequenzen aus der Empfehlung des Umweltbundesamtes (UBA), den Neubau der B 31 zwischen Breisach und Freiburg (B31-G30-BW) aufgrund der hohen Umweltbetroffenheit aus dem Vordringlichen Bedarf zu streichen (vgl. Presseerklärung „Bundesverkehrswegeplan besteht eigene Umweltprüfung nicht" des UBA, Nr. 18/2016)?

   Wenn ja, welche?

   Wenn nein, weshalb nicht, und wie gedenkt die Bundesregierung, den Plan anderweitig zu überarbeiten, um die geltenden Ziele des Umweltschutzes (Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 13) zu erreichen?

2. Zieht die Bundesregierung Konsequenzen aus der Empfehlung des UBA, den Neu-/Ausbau der B 31 zwischen Überlingen und Immenstaad (B31-G10-BW) aufgrund der hohen Umweltbetroffenheit, u. a. durch die hohe Flächeninanspruchnahme von deutlich über 100 Hektar und der Gefährdung von bis zu fünf Natura-2000-Flächen, aus dem Vordringlichen Bedarf zu streichen (vgl. Presseerklärung „Bundesverkehrswegeplan besteht eigene Umweltprüfung nicht" des UBA, Nr. 18/2016) oder aber die Einstufung in den Vordringlichen Bedarf auf die Abschnitte mit besonders hoher Verkehrsbelastung, insbesondere den Abschnitt bis Oberuhldingen und den Abschnitt zwischen Meersburg und Meersburg bis Stetten, zu beschränken (vgl. https://mvi.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/BVWP/BVWP_Priorisierungsliste.pdf)?

   Wenn ja, welche?

   Wenn nein, weshalb nicht, und wie gedenkt die Bundesregierung, den Plan anderweitig zu überarbeiten, um die geltenden Ziele des Umweltschutzes (Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 13) zu erreichen?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Empfehlungen des Umweltbundesamtes, auf die Bezug genommen wird, werden derzeit geprüft. Eine Aussage über die abschließende Entscheidung ist aktuell nicht möglich.

3. Hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die beiden Ortsumfahrungen Amstetten (B10-G80-BW-T3-BW) und Urspring (B10-G80-BW-T4-BW) an der B 10 zusammenhängend untersucht?

   Wenn ja, wie begründet sie die vorgeschlagenen unterschiedlichen Einstufungen in den Weiteren Bedarf mit Planungsrecht sowie in den Vordringlichen Bedarf aus verkehrlicher Sicht?

   Wenn nein, weshalb nicht?

Wie im Projektdossier ausgewiesen, wurde jedes Teilprojekt separat bewertet und einer Dringlichkeitsstufe zugeordnet.

4. Welchen Sinn im Hinblick auf eine Verkehrsentlastung der Gesamtstadt Geislingen macht es aus Sicht der Bundesregierung, den Ausbau der B 10 im Filstal nur für den Abschnitt Gingen-Ost bis Geislingen-Mitte (B10-G80-BW-T1-BW) für den Vordringlichen Bedarf im neuen Bundesverkehrswegeplan vorzuschlagen und damit in der Stadtmitte enden zu lassen?

Wie im Projektdossier ausgewiesen, wurde jedes Teilprojekt separat bewertet und einer Dringlichkeitsstufe zugeordnet.

5. Inwieweit trifft es zu, dass das Nutzen-Kosten-Verhältnis für die B 10, Geislingen/Mitte bis Geislingen/Ost, ohne den Abschnitt Gingen/Ost bis Geislingen/Mitte ermittelt wurde und damit nicht, wie in anderen Fällen, für das Gesamtprojekt (vgl. Stellungnahme des Landes Baden-Württemberg zum Entwurf des BVWP, S. 40)?

Wie im Projektdossier ausgewiesen, wurde jedes Teilprojekt separat bewertet und einer Dringlichkeitsstufe zugeordnet.

6. Wie soll aus Sicht der Bundesregierung der sechsstreifige Ausbau der B 10 zwischen Stuttgart-Neckarpark und Plochinger Dreieck (B10-G60-BW) vor dem Hintergrund der engen und dicht bebauten Lage zwischen Neckar und den steilen Berghängen baulich umgesetzt werden?

Gegenstand der Bundesverkehrswegeplanung ist die Ermittlung des Bedarfs für erwogene Vorhaben. Die Untersuchung und Auswahl von Projektvarianten sowie die bauliche Umsetzung einer Maßnahme ist dagegen grundsätzlich nicht Aufgabe der Bundesverkehrswegeplanung, sondern der nachfolgenden Planung.

7. Welche Bedeutung für die Priorisierung eines Projektes hat die Kennzeichnung „Engpassbeseitigung“ bei Straßenprojekten auf Bundesstraßen im BVWP, die keine hohe Umweltbetroffenheit aufweisen und nicht der Kategorie VB-E zugeordnet sind?

Die Kennzeichnung „Engpassbeseitigung“ spielt in diesem Fall für die Dringlichkeitseinstufung des Projekts keine Rolle.

8. Weshalb ist aus Sicht des Bundesverkehrsministeriums für die Leistungserhöhung der A 98 Rheinfelden-Schwörstadt (A98-G100-BW-T1-BW) nicht auch ein dreistreifiger Querschnitt ausreichend?

Im Rahmen der noch laufenden Arbeiten zum BVWP 2030 befinden sich die hierzu vorliegenden fachlichen Argumente in der Abwägung. Der abschließenden Entscheidung kann nicht vorgegriffen werden.

9. Welche Alternativen für die Ortsumfahrung Haslach (B33-G40-BW) hat die Bundesregierung untersucht, und weshalb schlägt sie die sog. Bündeltrasse und keine der Alternativen vor?

Die Alternativenprüfung für die im Rahmen der Aufstellung des BVWP 2030 angemeldeten Straßenprojekte oblag den Ländern. Mit ihrer Anmeldung hatten diese deren Durchführung zu bestätigen.

Die zuständige Straßenbauverwaltung des Landes Baden-Württemberg ist u. a. aufgrund des 2011 durchgeführten Variantenvergleiches der Auffassung, dass die sog. Bündelungsvariante unter Abwägung aller wesentlicher Belange wie Verkehrswirksamkeit, Hochwasserfreiheit und Nutzen-Kosten-Verhältnis nach wie vor die einzige Lösung ist, die auf absehbare Zeit überhaupt realisierbar erscheint.

10. Hat die Bundesregierung zum Projekt B311n-B313-G50-BW bei Sigmaringen Alternativen wie eine Ortsumfahrung für Krauchenwies geprüft?

Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Wenn nein, warum nicht?

Die Alternativenprüfung für die im Rahmen der Aufstellung des BVWP 2030 angemeldeten Straßenprojekte oblag den Ländern. Mit ihrer Anmeldung hatten diese deren Durchführung zu bestätigen.

11. Wie erklärt es das Bundesverkehrsministerium aus verkehrlicher Betrachtung, dass es den Tunnel in Freudenstadt (B 462) vom Vordringlichen Bedarf im BVWP 2003 auf den Weiteren Bedarf abstufen möchte?

Im Rahmen der Aufstellung des neuen BVWP wurden alle angemeldeten Projekte, soweit sie nicht als „laufend“ (in Bau bzw. Baubeginn bis Ende 2015, konkrete Planung als ÖPP) eingestuft oder ihr Baubeginn zugesagt wurde, entsprechend der überarbeiteten BVWP-Methodik neu bewertet. Nur so war es möglich, die Vergleichbarkeit der Projekte hinsichtlich ihres Bedarfs herzustellen.

Entsprechend den Ergebnissen der Projektbewertungen und -beurteilungen kann sich dadurch bei einigen Projekten eine andere Einstufung als beim BVWP 2003/ Bedarfsplan 2004 ergeben. Zudem ist eine abschließende Aussage zur Einstufung derzeit nicht möglich.

12. Weshalb hat die Bundesregierung die Ortsumfahrung Villingen-Schwenningen (B523-G10-BW) als vordringlich priorisiert, obwohl drei Viertel der Trasse innerhalb eines Naturparks liegen, die Trasse fast auf gesamter Strecke ein Vogelschutzgebiet durchquert und ein Kernraum für Feuchtlebensräume innerhalb der Wirkzone des Projektes liegt (vgl. www.bvwp-projekte.de/strasse/B523-G10-BW/B523-G10-BW.html)?

Nach dem bereits realisierten 1. Bauabschnitt der B 523 soll durch den Lückenschluss zwischen der B 33 und der A 81 die hochbelastete heutige Achse der B 33 im städtischen Großraum Villingen-Schwenningen deutlich von Lärm- und Abgasemissionen entlastet werden.

Nach Mitteilung der zuständigen Straßenbauverwaltung des Landes Baden-Württemberg liegt der umweltfachliche Planungsbeitrag bereits vor und ist mit der Naturschutzbehörde einvernehmlich abgestimmt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333